Deutscher Bundestag **Drucksache 19/8248**

19. Wahlperiode 12.03.2019

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 19/6334, 19/6926 –

Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

A. Problem

Um aufgrund des § 40 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften angeordnete oder aufgrund straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften zum Schutz der Wohnbevölkerung und der Bevölkerung vor Abgasen ergangene Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbote effektiv vollziehen und überwachen zu können, ist es erforderlich, deren Einhaltung fahrzeugindividuell überprüfen zu können. Die zuständigen Überwachungsbehörden sollen hierzu im Rahmen von Kontrollen bestimmte Daten, auch automatisiert, erheben, speichern und verwenden sowie auf die Daten des Zentralen Fahrzeugregisters zugreifen können. Dazu ist die Schaffung der hierfür datenschutzrechtlich erforderlichen Rechtsgrundlagen im Straßenverkehrsgesetz erforderlich.

B. Lösung

Schaffung der datenschutzrechtlich erforderlichen Rechtsgrundlagen im Straßenverkehrsgesetz.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs, Annahme einer Entschließung.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/6334, 19/6926 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 1 Buchstabe c werden die Wörter „Durchführung und Überwachung“ durch die Wörter „Überprüfung der Einhaltung“ ersetzt.

2. Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

   ‚2. In § 36 wird nach Absatz 2h folgender Absatz 2i eingefügt:

   „(2i) In einem solchen Verfahren darf auch die Übermittlung nach § 35 Absatz 1 Nummer 18 aus dem Zentralen Fahrzeugregister an die nach Landesrecht für die Überprüfung der Einhaltung dieser Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbote zuständigen Behörden erfolgen. Die Einrichtung von Anlagen zum Abruf nach Satz 1 ist für den Abruf der nach § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 gespeicherten und für die Überprüfung der Einhaltung der jeweiligen Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbote erforderlichen Fahrzeugdaten aus dem Zentralen Fahrzeugregister durch die Behörden nach Satz 1 zulässig; einer Rechtsverordnung nach Absatz 5 bedarf es nicht; die Maßgaben nach Absatz 5 Nummer 2 und 3 gelten unmittelbar.“ ‘

3. Nummer 4 wird wie folgt geändert:

   a) In der Überschrift wird das Wort „Überwachung“ durch die Wörter „Überprüfung der Einhaltung“ ersetzt.

   b) Die Absätze 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

   „(1) Zur Überprüfung der Einhaltung von Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverboten, die aufgrund des § 40 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften angeordnet worden sind oder auf Grund straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften zum Schutz der Wohnbevölkerung oder der Bevölkerung vor Abgasen zur Abwehr von immissionsbedingten Gefahren ergangen sind, darf die nach Landesrecht zuständige Behörde im Rahmen von stichprobenartigen Überprüfungen mit mobilen Geräten folgende Daten, auch durch selbsttätiges Wirken des von ihr verwendeten Gerätes, erheben, speichern und verwenden:

   1. das Kennzeichen des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination, die in einem Gebiet mit Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverboten am Verkehr teilnehmen,

   2. die für die Berechtigung zur Teilnahme am Verkehr in Gebieten mit Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverboten erforderlichen Merkmale des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination,

   3. das durch eine Einzelaufnahme hergestellte Bild des Fahrzeugs und des Fahrers,

   4. den Ort und die Zeit der Teilnahme am Verkehr im Gebiet mit Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverboten.

   Eine verdeckte Datenerhebung ist unzulässig.

(2) Die nach Landesrecht zuständige Behörde darf anhand der Daten nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 beim Zentralen Fahrzeugregister die nach § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 für das jeweilige Fahrzeug gespeicherten und für die Überprüfung der Einhaltung der jeweiligen Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbote erforderlichen Fahrzeugdaten in dem in § 36 Absatz 2i vorgesehenen Verfahren abrufen, um festzustellen, ob für das Fahrzeug eine Verkehrsbeschränkung oder ein Verkehrsverbot gilt. Der Abruf und die Feststellung haben unverzüglich zu erfolgen."

c) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Diese Datenübermittlung hat unverzüglich nach Abschluss der Prüfung nach Absatz 2 zu erfolgen."

d) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Die Daten nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 4 und Absatz 2 sind von der in Absatz 1 genannten Behörde unverzüglich zu löschen,

1. sobald die nach Absatz 2 vorzunehmende Prüfung ergibt, dass das Fahrzeug berechtigt ist, am Verkehr im Gebiet mit Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverboten teilzunehmen, oder

2. nach der Übermittlung an die in Absatz 3 genannte, für die Verfolgung von diesbezüglichen Ordnungswidrigkeiten zuständige Verwaltungsbehörde, wenn die nach Absatz 2 vorzunehmende Prüfung ergibt, dass das Fahrzeug nicht berechtigt ist, am Verkehr im Gebiet mit Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverboten teilzunehmen.

Alle Daten sind von der in Absatz 1 genannten Behörde, sofern sie nach den vorgenannten Vorschriften nicht vorher zu löschen sind, spätestens zwei Wochen nach ihrer erstmaligen Erhebung zu löschen."

e) In Absatz 6 werden die Wörter „Überwachung des Straßenverkehrs" durch die Wörter „Überprüfung der Einhaltung des Straßenverkehrsrechts" ersetzt.

Berlin, den 12. März 2019

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir Vorsitzender	**Stefan Gelbhaar** Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Stefan Gelbhaar

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksachen 19/6334, 19/6926** (Gesetzentwurf auf Drucksache 19/6334 und zugehörige Unterrichtung auf Drucksache 19/6926 – Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung) in seiner 74. Sitzung am 17. Januar 2019 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Inneres und Heimat, den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, den Ausschuss Digitale Agenda und an den Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen, dass die bestehenden Ermächtigungsgrundlagen in § 35 StVG für die Auskunftserteilung aus dem Register um die Auskunft an Behörden zur Durchführung und insbesondere Überwachung von aufgrund des § 40 des Bundesimmissionsschutzgesetzes nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften angeordneten oder aufgrund straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften zum Schutz der Wohnbevölkerung und der Bevölkerung vor Abgasen ergangenen Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverboten erweitert werden sollen. Dabei sollen die Daten auch im automatisierten Abrufverfahren verfügbar sein (§ 36 StVG). Mit § 63c StVG soll eine neue Rechtsgrundlage für die Datenverarbeitung in den Fällen der Überwachung von Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverboten eingeführt und dadurch der Anlass und der Verwendungszweck der Verarbeitung von Daten durch die zuständigen Überwachungsbehörden ausdrücklich festgelegt werden, damit die nach Landesrecht für die Überwachung zuständigen Behörden im Rahmen der Überwachung bereits ohne Anhaltspunkte für eine konkrete Zuwiderhandlung Kontrollen durchführen können und für diese Kontrollen die geregelten Daten, auch automatisiert, erheben, speichern und verwenden können.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Inneres und Heimat** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/6334, 19/6926 in seiner 42. Sitzung am 12. März 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)195. Den Änderungsantrag der Fraktionen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)195 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Den Entschließungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 19(15)194 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf in seiner 38. Sitzung am 12. März 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)195. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)195 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Den Entschließungsantrag der Fraktion DIE

LINKE. auf Ausschussdrucksache 19(15)194 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 33. Sitzung am 12. März 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP dessen Annahme. Zu der Unterrichtung auf Drucksache 19/6926 empfiehlt er Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss Digitale Agenda** hat den Gesetzentwurf in seiner 27. Sitzung am 12. März 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)195. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)195 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Fraktion DIE LINKE. angenommen. Den Entschließungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 19(15)194 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt. Zu der Unterrichtung auf Drucksache 19/6926 empfiehlt er Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** hat den Gesetzentwurf in seiner 17. Sitzung am 20. Februar 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme. Zudem empfiehlt er Kenntnisnahme von der Unterrichtung auf Drucksache 19/6926 (Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung).

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat zu dem Gesetzentwurf folgende gutachtliche Stellungnahme (Ausschussdrucksache 19(26)15-1) abgegeben:

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (BT-Drs. 19/1837) in seiner 13. Sitzung am 12. Dezember 2018 mit dem Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (BT-Drs. 19/6334) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

„Der Gesetzentwurf steht im Einklang mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung. Er trägt der Entwicklung Rechnung, die den Bedürfnissen der heutigen Generation entspricht, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen.“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Managementregeln, Sustainable Development Goals (SDGs), Indikatorenbereichen und Indikatoren:

- Managementregel 5 – Regel zu Gefahren und Risiken für die Gesundheit
- SDG 3 – Gesundheit und Wohlergehen
- SDG 11 – Nachhaltige Städte und Gemeinden
- Indikatorenbereich 11.2 – Mobilität
- Indikator 3.2.a – Emissionen und Luftschadstoffen.

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist nicht plausibel, das Vorhaben hat dennoch eine positive Nachhaltigkeitswirkung.

Eine Prüfbitte ist dennoch nicht erforderlich.“

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat zu dem Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/6334, 19/6926 in seiner 31. Sitzung am 30. Januar 2019 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. Diese hat er in seiner 36. Sitzung am 20. Februar 2019 durchgeführt. An der Anhörung nahmen als Sachverständige teil: Prof. Dr. Michael Brenner, Friedrich-Schiller-Universität Jena; Dr. Malte Engeler, Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht; Patrick Kaiser, Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V. (ZDK); Thomas Kiel, Deutscher Städtetag; Michael Müller-Görnert, Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) und Dr. Markus Schäpe, ADAC e. V. Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf das Wortprotokoll der 36. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur verwiesen, welches (einschließlich der schriftlichen Stellungnahmen der Sachverständigen) auch im Internet veröffentlicht wurde.

In seiner 37. Sitzung am 12. März 2019 hat der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur den Gesetzentwurf abschließend beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben für den federführenden Ausschuss und die mitberatenden Ausschüsse Sondersitzungen für den 12. März 2019 beantragt, welche vom Präsidenten gemäß § 60 Absatz 2 der Geschäftsordnung genehmigt wurden. Ein weiterer Tagesordnungspunkt der Sondersitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur war der Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, Drucksachen 19/6335, 19/6925.

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben zu der Sitzung einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 19(15)195) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und aus dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt. Weiterhin hat die Fraktion DIE LINKE. den folgenden Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 19(15)194) eingebracht:

Entschließungsantrag der Abgeordneten Ingrid Remmers, Jörg Cezanne, Sabine Leidig, Andreas Wagner und der Fraktion DIE LINKE. zur Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung – Drucksachen 19/6334, 19/6926 – Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mit der Fortschreibung der 35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und Einführung einer Blauen Plakette zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung ist eine gegenüber der automatisierten Überwachung rechtssichere und vollzugstaugliche Regelung zur wirksamen Kontrolle von Verkehrsverboten gegeben. Gegen die Fortschreibung der bestehenden Plakettenregelung bestehen keine verfassungsrechtlichen Bedenken. Zudem verfügen die Vollzugsbehörden vielerorts nicht über die zur automatisierten Überwachung notwendige Kennzeichenlesetechnik, die mit erheblichen Kosten für die betroffenen Städte verbunden wäre. Insofern erlaubt eine Blaue Plakette eine schnelle und einfache Kontrolle, die wesentlich schneller umsetzbar ist. Mit der Kennzeichnung der Fahrzeuge durch eine Plakette kann auf die anlasslose und flächendeckende Erhebung personenbezogener Daten der Fahrerinnen und Fahrer verzichtet werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

anstatt des abzulehnenden vorliegenden Gesetzentwurfs umgehend den Entwurf für eine Ergänzung der 35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes um eine Blaue Plakette vorzulegen, mit der diejenigen Fahrzeuge gekennzeichnet werden können, die im praktischen Fahrbetrieb höchstens 200 Milligramm Stickoxid pro Kilometer ausstoßen.

Berlin, den 11.03.2019
Fraktion DIE LINKE

Begründung

Der Feststellungsteil wurde fast wortgleich vom Umweltausschuss des Bundesrates als Empfehlung beschlossen (s. Bundesratsdrucksache 574/1/18).

Für die Herleitung des Grenzwertes von 200 Milligramm Stickoxid pro Kilometer wird auf den Antrag der Fraktion DIE LINKE „Hersteller zur wirksamen technischen Nachrüstung von Diesel-Pkw auf ihre Kosten verpflichten – Fahrverbote vermeiden“ auf Bundestagsdrucksache 19/1360 verwiesen.

Zur Messung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb wird entsprechend der Artikel 2 Nummer 41 in Verbindung mit Anhang IIIa der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2017/1221 (ABl. L 174 vom 7.7.2017, S. 3) geändert worden ist, angewendet.

Die **Fraktion der CDU/CSU** wies den Vorwurf zurück, man wolle den Gesetzentwurf in einem „Hauruckverfahren“ verabschieden. Es sei bekannt, dass der Zeitplan auf dem Ziel beruhe, die Bundesratssitzung am kommenden Freitag zu erreichen. Sie wies darauf hin, dass der Gesetzentwurf auf vielfache Wünsche, vor allem der Landesumweltminister, zurückgehe, den Kommunen Möglichkeiten zur Überprüfung der Einhaltung von Fahrverboten zu geben. Man biete mit dem Gesetzentwurf einen rechtlichen Rahmen, der in unterschiedlichen Richtungen genutzt werden könne. Mit dem Änderungsantrag schließe man aber flächendeckende Überprüfungen sowie Überprüfungen mit ortsfesten Geräten aus. Auch die Durchführung verdeckter Kontrollen werde ausdrücklich ausgeschlossen. Der Änderungsantrag sehe auch eine deutliche Verbesserung durch eine erhebliche Verkürzung der Löschungsfristen vor. Die vorgesehene Änderung des Straßenverkehrsgesetzes sei dem Anlass angemessen, was bei einer „blauen Plakette“ nicht der Fall sein würde. Die Einführung einer „blauen Plakette“ lehne sie ab.

Die **Fraktion der SPD** führte aus, dass der Inhalt des Gesetzentwurfs bereits seit Monaten diskutiert werde. Deshalb könne von einem „Hauruckverfahren“ keine Rede sein. Der von den Koalitionsfraktionen vorgelegte Änderungsantrag trage allen im Vorfeld geäußerten Bedenken Rechnung. Der Bundesrat habe in seiner Stellungnahme vor allem datenschutzrechtliche Bedenken geäußert. Der Änderungsantrag sehe vor, die Daten von Fahrzeugen, bei denen kein Verstoß begangen worden sei, in Echtzeit zu löschen. Aber auch Daten, die bei einem ordnungswidrigkeitenrechtlichen Verfahren relevant sein könnten, würden längstens 14 Tage aufbewahrt. Diese Regelung sei im Sinne des Datenschutzes bemerkenswert. Zu begrüßen sei, dass die Debatte über Hardwarenachrüstungen nun konkret werde. Ziel der Koalition sei es, Fahrverbote möglichst zu vermeiden. Wenn aber Fahrverbote erforderlich würden, biete der vorliegende Gesetzentwurf einen völlig angemessenen Rahmen für deren notwendige Überwachung. Sie hob hervor, dass es keine verdeckte und auch keine dauerhafte Überprüfung geben werde, sondern lediglich eine stichprobenartige Überprüfung. Das sehe der Änderungsantrag ausdrücklich vor.

Die **Fraktion der AfD** bemängelte, dass man den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen mit einer sehr kurzen Vorlauffrist erhalten habe. Sie stellte fest, dass bei den im Gesetzentwurf vorgesehenen Maßnahmen nach wie vor das Problem des Umgangs mit Ausnahmeregelungen sowie mit nicht im Zentralen Fahrzeugregister erfassten Fahrzeugen gegeben sei. Das führe dazu, dass es keine flächendeckende Überprüfungsmöglichkeit gebe und ein erheblicher Anteil der betroffenen Fahrzeuge gar nicht überprüft werden könne. Das sei auch im Hinblick auf den Grundsatz der Gleichbehandlung bedenklich, denn es gebe dann Fahrer, die rechtwidrig in die von Fahrverboten betroffenen Bereiche fahren könnten, ohne das Risiko einer Sanktionierung einzugehen. Das führe zu Ungerechtigkeiten. Sie kritisierte, das ganze Gesetzgebungsverfahren wirke sehr überstürzt und nicht hinreichend durchdacht. Der Änderungsantrag sehe eine Begriffsänderung von „Überwachung“ in „Überprüfung“ vor; in der Sache bleibe es aber eine Überwachung. Insgesamt halte man den Gesetzentwurf für rechtsstaatlich bedenklich, weil eine Überwachung für einen erheblichen Anteil der betroffenen Fahrzeuge nicht umsetzbar sei.

Die **Fraktion der FDP** bemerkte, obwohl die Stellungnahme des Bundesrates bereits im Dezember vorgelegen habe, hätten die Koalitionsfraktionen ihre Änderungsvorschläge erst ganz kurzfristig vorgelegt. Das sei darauf zurückzuführen, dass die Koalitionspartner hier stark zerstritten gewesen sein. Das führe nun zu dem unparlamentarischen „Hauruckverfahren“. Inhaltlich sei in Bezug auf den Gesetzentwurf die Praktikabilität der vorgesehenen Maßnahmen zweifelhaft. In der Anhörung sei dazu Kritik von einer Reihe von Sachverständigen geäußert worden.

Die Kritikpunkte würden auch mit dem Änderungsantrag keineswegs alle ausgeräumt. Das betreffe zum Beispiel die Kosten, die der kommunalen Ebene nicht ersetzt würden. Auch einer gerichtlichen Überprüfung werde das Gesetz schwerlich standhalten. Die automatisierte Erfassung von nicht betroffenen Fahrzeugen sei im Hinblick auf die in Rede stehende Ordnungswidrigkeit nicht verhältnismäßig. Der vom Bundesverfassungsgericht geforderte hinreichend gewichtige Anlass für eine solche Überwachung sei hier nicht gegeben. Sie warf zudem die Frage nach der Fehleranfälligkeit der vorgesehenen technischen Systeme sowie nach den definitorischen Unklarheiten bei Begriffen wie z. B. „Anwohner“ auf.

Die **Fraktion DIE LINKE.** stellte fest, die Regierungskoalition habe hier den völlig falschen Ansatz gewählt, weil sie die einfache Lösung mit einer „blauen Plakette“ nicht wolle, da die Interessen der Autoindustrie für sie Vorrang hätten. Die Koalition habe es versäumt, die Hersteller bei illegalen Abschalteinrichtungen zu Hardwarenachrüstungen zu verpflichten. Stattdessen wolle man nun eine neue Überwachungsmöglichkeit schaffen, die unter Datenschutzgesichtspunkten hoch problematisch sei. Nicht nachvollziehbar sei aus ihrer Sicht, dass für die vorgesehene Überwachungsmöglichkeit auch ein Foto des Fahrers bzw. der Fahrerin erforderlich sein solle. Mit dem Gesetz nähere man sich dem Punkt, ab dem solche Überwachungsmaßnahmen nicht mehr isoliert betrachtet werden könnten, sondern sie eine Gesamtschau erforderten. Die Überwachungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum erreichten ein nicht mehr hinnehmbares Maß. Die Kennzeichenerfassung sei in der vorgesehenen Form unnötig und unverhältnismäßig. Sie werde den vom Bundesverfassungsgericht angelegten Maßstäben nicht gerecht. Mit der „blauen Plakette“ gebe es zudem eine praktikable Alternative, bei der keine neuen Daten erhoben werden müssten. Mit einer solchen Lösung würden auch Fahrzeuge erfasst, zu denen keine bzw. keine vollständigen Daten im Zentralen Fahrzeugregister verfügbar seien.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stellte fest, sie sehe den Gesetzentwurf aus verschiedenen Gründen als höchst kritisch an. Bezüglich des Verfahrens bemängelte sie den Zeitdruck, unter dem das Gesetz verabschiedet werde. Auch die Gesetzessystematik und die Formulierungen zeigten, dass man das Gesetz in einem „Hauruckverfahren“ beschließen wolle. Die Hard- und Softwaresysteme, die man bei dem Gesetzentwurf voraussetze, seien bis heute gar nicht zugelassen und generell bleibe offen, ob die in dem Gesetzentwurf vorgesehenen Maßnahmen überhaupt praktikabel seien. Offen bleibe auch, wie man bei den im Gesetzentwurf vorgesehenen Maßnahmen den von den Kommunen vorgesehenen Ausnahmen von Fahrverboten für bestimmte Personengruppen Rechnung tragen wolle. Der Gesetzentwurf bleibe auch die Antwort auf die Frage schuldig, wer die Kosten der Überwachungsmaßnahmen tragen solle; dies werde wohl die Kommunen treffen. Würden diese Förderanträge stellen, würden die Haushaltsmittel für die Überwachung der Stickoxidbelastung verwendet, statt für deren Vermeidung. Der Gesetzentwurf setze sich auch nicht mit der Frage auseinander, ob nicht die Einführung einer „blauen Plakette“ das bessere Mittel im Vergleich zu den in dem Gesetzentwurf vorgesehenen Überwachungsmöglichkeiten sei. Die Koalition könne sich nicht dazu durchringen, die „blaue Plakette“ als das bessere Mittel einzuführen. Insgesamt sei der Gesetzentwurf nicht geeignet, die darin angestrebten Ziele zu erreichen. Sie warf die Frage nach Gründen für die Ablehnung der „blauen Plakette“ auf, sowie die Frage nach dem Zeitpunkt, zu dem die Kontrollen überhaupt möglich seien.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Entschließungsantrags der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 19(15)194. Die Annahme des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)195 empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksachen 19/6334, 19/6926 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)195. Die Unterrichtung auf Drucksache 19/6926 hat er zur Kenntnis genommen.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen

Zu Nummer 1

Mit der Streichung wird der Zweck der Datenübermittlung dahingehend eingeschränkt, dass die Daten des Zentralen Fahrzeugregisters (ZFZR) nur an die für die Überprüfung der Einhaltung der eingerichteten Verkehrsverbote und Verkehrsbeschränkungen zuständige Behörde übermittelt werden dürfen. Diese Klarstellung hilft den Ländern dabei, eine klare und eindeutige Zuständigkeitsregelung erlassen zu können. Die Daten werden dagegen nicht für die Durchführung – also etwa die Anordnung oder Aufhebung von Verkehrszeichen – der Zonen benötigt. Vielmehr geht es hier speziell um die Überprüfung deren Einhaltung durch Verkehrsteilnehmer.

Zu Nummer 2

Wie unter Nummer 1 wird auch hier Datenübermittlung dahingehend eingeschränkt, dass die Daten des ZFZR nur an die für die Überprüfung der Einhaltung der eingerichteten Verkehrsverbote und Verkehrsbeschränkungen zuständige Behörde übermittelt werden dürfen.

Statt des Begriffs der „Überwachung“ soll das zutreffendere Substantiv „Überprüfung“ verwendet werden, so wie in der Stellungnahme des Sachverständigen Herrn Prof. Dr. Brenner unter dem Gliederungspunkt Nummer 4 Buchstabe a aufgeführt (Ausschussdrucksache 19(15)188-D).

Anstelle des „automatisierten Verfahrens“ soll die Bezeichnung treten, die das Gewollte klarer zum Ausdruck bringt, nämlich der Einsatz eines selbsttätig wirkenden Gerätes, mit dem die elektronische Abfrage der Fahrzeugdaten beim Kraftfahrt-Bundesamt erfolgt.

Zu Nummer 3

Zu Buchstabe a

Es handelt sich um eine Folgeänderung. Zur Begründung wird auf die Ausführungen zu Nummer 2 verwiesen.

Zu Buchstabe b

Bei der Ersetzung mit den Wörtern „Überprüfung der Einhaltung“ und „durch selbsttätiges Wirken des von ihr verwendeten Gerätes“ handelt es sich um Folgeänderungen. Es wird auf die Ausführungen zu Nummer 2 verwiesen.

Die sprachliche Korrektur „ergangen sind“ unterstreicht, dass es nicht um die Durchführung, sondern um die Überprüfung der Einhaltung bereits angeordneter Verkehrsbeschränkungen und -verbote geht.

Die Präzisierung „im Rahmen von stichprobenartigen Überprüfungen mit mobilen Geräten" macht deutlich, dass die entworfene Regelung keine flächendeckende Überprüfung der Einhaltung von Verkehrsverbotszonen ermöglicht. Vielmehr sollen die für die Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften zuständigen Behörden sorgfältig abwägen, wo solche Maßnahmen zu Zwecken der Abschreckung und Aufdeckung von Verstößen erforderlich und angemessen sind. Es bleibt dabei, dass § 63c Absatz 1 StVG-E beide Formen der Überprüfung der Einhaltung von Verkehrsvorschriften, nämlich sowohl die manuelle Form durch Beamte vor Ort als auch die elektronische Form, diese jedoch nur unter Verwendung von mobilen Geräten, enthält.

Die Präzisierung „mit mobilen Geräten“ verdeutlicht die Reichweite der neuen Ermächtigung zur Datenverarbeitung: Sie ist in der vorgesehenen Weise ausschließlich „im Rahmen stichprobenartiger Überprüfungen mit mobilen Geräten“ zulässig. Das bedeutet, dass das Gesetz keine umfassende automatisierte Datenverarbeitung zur Überprüfung der Einhaltung von Vorschriften in Gebieten mit Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverboten ermöglichen will, sondern nur für Maßnahmen, die an wechselnden Orten zu bestimmten Zeiten stattfinden und die Einhaltung eines gewissen Teils der Verbote mit entsprechenden Geräten durch Bedienstete der Behörden überprüfen. Ortsfeste Geräte scheiden damit aus.

Mit der Änderung in Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 wird klargestellt, dass Bewegtbildaufzeichnungen, wie Videoaufzeichnungen, unzulässig sind.

Die bisherige Regelung verfolgte den Zweck, Ermessensentscheidungen der zuständigen Behörden dahingehend zu binden, dass verdeckte Kontrollen nur in besonderen Ausnahmefällen zulässig sein können. Mit der nun vorgenommenen Streichung werden verdeckte Kontrollen gänzlich ausgeschlossen. Dies ist für die hier vorliegende Fragestellung auch vertretbar. Selbst wenn verdeckte Kontrollen grundsätzlich zulässig sein können, ist es im Rahmen von Überprüfungen der Einhaltung immissionsbedingter Verkehrsbeschränkungen und -verboten nicht erforderlich, davon Gebrauch zu machen. Die neue Fassung schließt dies nunmehr konsequent aus.

Der in Absatz 2 angefügte Satz (Absatz 2 Satz 2 neu) stellt klar, dass nach der Aufzeichnung eines Fahrzeugkennzeichens die für die Überprüfung der Berechtigung zum Einfahren in die Verbotszone erforderlichen Fahrzeugdaten unverzüglich abzurufen sind. Das bedeutet für das Verfahren unter Verwendung eines selbsttätig wirkenden Gerätes, dass dies online zu erfolgen hat. Die Fahrzeugkennzeichen werden also nur kurz in einem Zwischenspeicher abgelegt, um auf dieser Grundlage den Abruf beim ZFZR vorzunehmen. Für das manuelle Verfahren, also die persönliche Beobachtung eines einzelnen Fahrzeugs durch einen Beamten z. B. im ruhenden Verkehr, bedeutet das, dass die manuell aufgezeichneten Daten unverzüglich von den zuständigen Behörden genutzt werden müssen, um einen Abruf der Daten aus dem ZFZR vorzunehmen. Sobald die Daten abgerufen worden sind, hat auch die Auswertung und Überprüfung, ob der Verdacht eines Verstoßes vorliegt, unverzüglich zu erfolgen. Je nach Sachlage sind die Daten anschließend nach Absatz 3 zu übermitteln und/oder nach Absatz 4 aus dem selbsttätig wirkenden Gerät oder dem manuellen Vorgang zu löschen.

Zu Buchstabe c

Mit dem angefügten Satz (Absatz 3 Satz 2 neu) wird klargestellt, dass die Behörde nach unverzüglicher Auswertung der erhobenen und abgerufenen Daten, sei es im manuellen Verfahren oder im Verfahren unter Verwendung eines selbsttätig wirkenden Gerätes, im Verdachtsfall unverzüglich auch eine Weiterleitung an die Verfolgungsbehörden vornehmen muss. Verzögerungen sind von der Behörde damit auszuschließen.

Zu Buchstabe d

Mit dem zweimaligen Verweis auf die Prüfung nach Absatz 2 wird auch in der Löschungsvorschrift die lückenlose Unverzüglichkeit des Gesamtvorganges gewährleistet. Es ist somit klargestellt, dass sowohl die Prüfung, ob ein Fahrzeug berechtigt ist, als auch die Weiterübermittlung und Löschung der Daten unverzüglich zu erfolgen hat, um den Eingriff in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung auf ein Minimum zu reduzieren.

Die sprachliche Korrektur der verpflichteten Stelle („von der in Absatz 1 genannten Behörde“) dient der Vermeidung von Auslegungszweifeln.

Weiterhin wird die absolute Löschungsfrist verkürzt. Dies hat folgenden Hintergrund: Die Löschung der Daten durch die für die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsvorschriften zuständige Behörde hat stets unverzüglich zu erfolgen. Mit der in Satz 2 vorgesehenen maximalen Speicherfrist wird gleichwohl eine doppelte Sicherung vorgesehen. Unabhängig von den konkreten Umständen des Einzelfalls soll danach die Löschung stets spätestens nach zwei Wochen erfolgen, selbst wenn die Verfolgung eines Verstoßes dadurch gehindert werden würde. Dies ist in Abwägung mit dem Recht auf informationelle Selbstbestimmung sachgerecht. Die bisherige Frist wird im Interesse des Datenschutzes dergestalt reduziert. Die Frist von zwei Wochen berücksichtigt die Gegebenheiten des manuellen Verfahrens.

Zu Buchstabe e

Es handelt sich um eine Folgeänderung. Es wird auf die Ausführungen zu Nummer 2 verwiesen.

Berlin, den 12. März 2019

Stefan Gelbhaar
Berichterstatter



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333